



L'évaluation de la démarche SURE



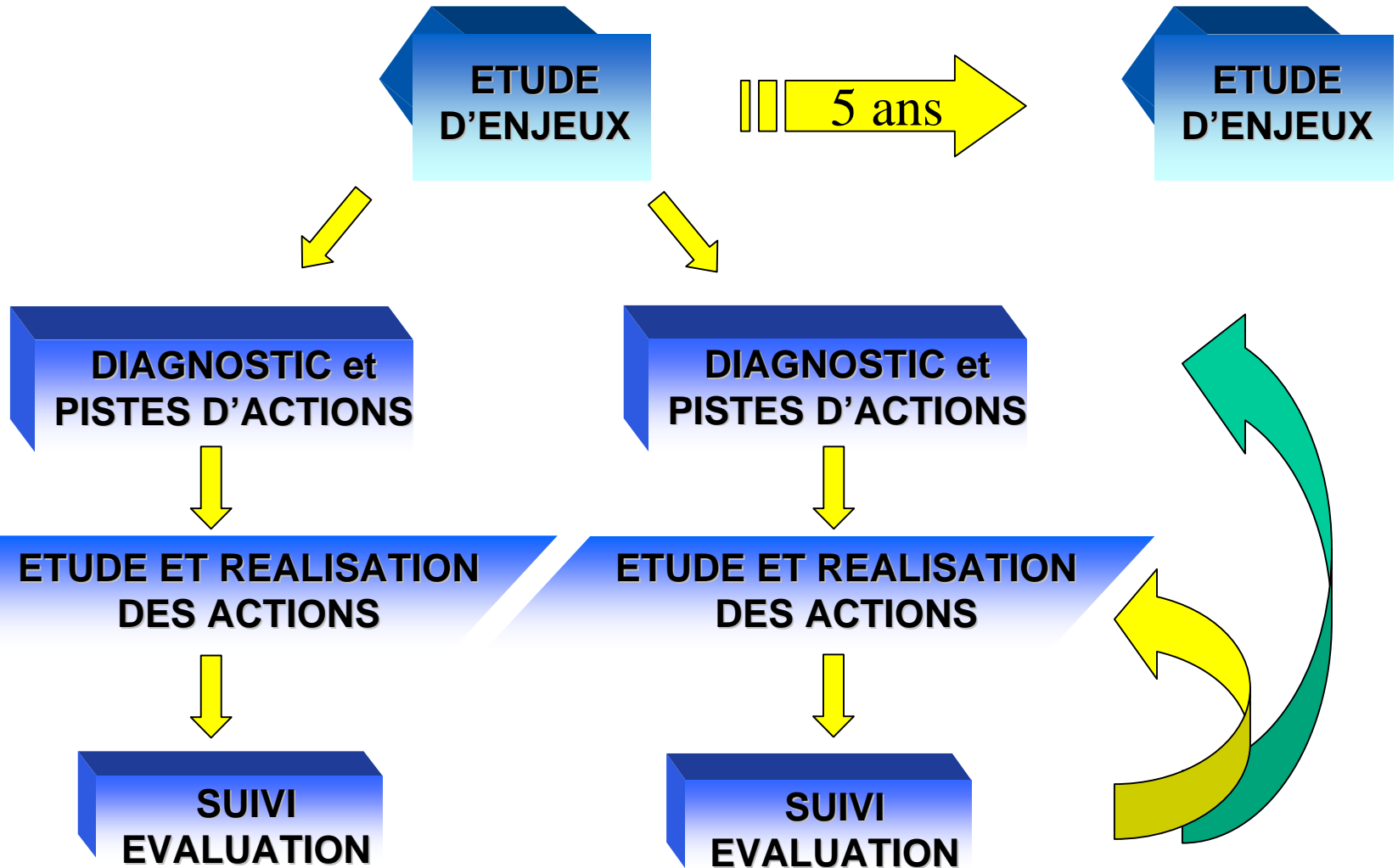


Pourquoi évaluer ?

- Vérifier l'amélioration de la sécurité sur l'itinéraire et l'efficacité de chaque opération d'aménagement
- Optimiser
 - au niveau local : l'organisation mise en place
 - au niveau national : la méthodologie
- Communiquer avec les partenaires
 - Valorisation, « Feed back »...



Dynamique de la démarche SURE





Les principes de l'évaluation de SURE

- **Anticiper** : l'évaluation se prépare en amont, bien avant le début des travaux :
 - Définir des objectifs dès la phase de diagnostic
 - Déterminer les indicateurs associés et les valeurs cibles
 - Réaliser des mesures manquantes avant la mise en œuvre des actions
- **Capitaliser** les données: l'évaluation nécessite de :
 - Conserver 5 ans de données accidents « avant »
 - Assurer la disponibilité des données trafics déjà effectuées

Rédiger un rapport d'évaluation 3 ans après la dernière réalisation



Les objectifs de sécurité

- Les objectifs globaux
 - Définis lors de l'étude d'enjeux approfondie, ils peuvent porter sur l'ensemble de l'itinéraire, une section ou une zone ponctuelle
Ex : faire disparaître les ZAAC « x » et « y »
- Les objectifs détaillés
 - Directement liés aux facteurs d'accidents identifiés
Ex : réduire la vitesse à l'approche d'un carrefour



Les indicateurs associés

- Pour les objectifs globaux :
 - Correspondent à des taux d'accidents et/ou nombre d'accidents et/ou nombre de tués ...
- Pour les objectifs détaillés
 - Correspondent à des mesures de qualité de l'infrastructure ou de comportement (vitesse,...)



Le suivi

OBJECTIFS	Indicateurs	Valeurs constatée	Valeurs visées	Valeurs mesurées				
				2004	2005	2006	2007	2008
Globaux								
Réduction globale du nombre d'accidents/de l'insécurité	Nombre d'accidents	113/an	56 (-50%)	102	86	67	57	
	Taux d'accidents moyen	13.3	5,2 (moy.nat.ale)	11.6	9.9	7.6	6.5	
	Coût de l'insécurité	10 M€an	5M€(-50%)	8.9	7.6	5.2	4.9	
Réduction du taux d'accidents sur la section n°3	Taux d'accidents	18	5,2	16.5	12.8	8.9	6.3	
Suppression de la Zaac n°1	Nb d'accidents	16 (en 5 ans)	≤ 2 acc/an	5	8	2	3	
Détailés								
Zaac n°1 : améliorer l'adhérence dans les parties courbes	Cft	0.28	A fixer en début d'étude	-	-	0.58		
Zaac n°1 : améliorer la sécurité secondaire dans la courbe	Isolement des obstacles	Talus non isolé	Isolé		oui			
Zaac n°2 : modérer les vitesses	Vitesse (V85)	≈90 km/h	<80 km/h		95		92	



Le rapport d'évaluation

- Présentation sommaire de l'étude
- Evolution (trafic...)
- Description des aménagements réalisés avec des photos "avant" et "après" et les dépenses engagées
- La fiche de suivi ([Cf. diapositive précédente](#))
- Graphique de l'évolution de l'accidentologie sur la zone d'étude
- Les bilans réalisés dans le cadre du CSPR (ou synthèse de ces bilans) avec les suites données (aménagements correctifs, etc.)



Impact de l'infrastructure et des aménagements sur la sécurité

Rappel de quelques résultats:

- Impact sur les comportements
- Efficacité des aménagements ponctuels
- Efficacité des aménagements d'itinéraires



Impact de l'infrastructure sur les comportements

- les délinéateurs
- le marquage des voies secondaires
- l'amélioration de l'uni (ondes moyennes et grandes)

engendrent une augmentation des vitesses





Impact de l'infrastructure sur les comportements

chicane



- diminution du V85 de 12 km/h
- nombre d'usagers dépassant 100 km/h divisé par 8



Efficacité des aménagements ponctuels et thématiques

Aménagement des zones d'accumulation d'accidents

très forte efficacité : réduction de 58% des accidents





Efficacité des aménagements ponctuels et thématiques

- ✓ **Traitement des plantations**
- **suppression :**
 - **divise par 2 les accidents**
par 4 les accidents mortels

- **dispositif de retenue**
 - **divise par 2 les accidents**





Efficacité des aménagements ponctuels et thématiques

Giratoire





Efficacité des aménagements ponctuels et thématiques

Affectation voie centrale sur 3 voies = sécurité

- baisse de 80% des accidents liés au dépassement (RN13 Eure)
- diminution de 50% de l'ensemble des accidents (RN15 Seine-Maritime)





Efficacité des aménagements d'itinéraires

✓ RN31 (suite)

EVOLUTION DES ACCIDENTS
Moyenne mobile sur 3 ans

